

**Beschluss des Kantonsrates
über die Parlamentarische Initiative
Thomas Vogel, Illnau-Effretikon, Ralf Margreiter,
Zürich, und Reto Cavegn, Oberengstringen,
vom 31. Oktober 2005 betreffend
kein Zeugnisverweigerungsrecht bei Übertretungen,
die im Ordnungsbussenverfahren geahndet werden**

(vom)

Der Kantonsrat,

nach Einsichtnahme in den Bericht der Kommission für Justiz und öffentliche Sicherheit vom 12. Juli 2007,

beschliesst:

I. Die Parlamentarische Initiative KR-Nr. 297/2005 von Thomas Vogel, Illnau-Effretikon, Ralf Margreiter, Zürich und Reto Cavegn, Oberengstringen, wird abgelehnt.

II. Mitteilung an den Regierungsrat.

Zürich, 12. Juli 2007

Im Namen der Kommission
für Justiz und öffentliche Sicherheit

Der Präsident: Der Sekretär:
Christoph Holenstein Emanuel Brügger

* Die Kommission für Justiz und öffentliche Sicherheit besteht aus folgenden Mitgliedern: Christoph Holenstein, Zürich (Präsident); Beat Badertscher, Zürich; Markus Bischoff, Zürich; Renate Büchi-Wild, Richterswil; Yves de Mestral, Zürich; René Isler, Winterthur; Maleica-Monique Landolt, Zürich; Martin Naef, Zürich; Françoise Okopnik, Zürich; Cornelia Schaub, Zürich; Rolf André Siegenthaler-Benz, Zürich; Barbara Steinemann, Regensdorf; Beat Stiefel, Egg; Thomas Vogel, Illnau-Effretikon; Michael Welz, Oberembrach; Sekretär: Emanuel Brügger.

Erläuternder Bericht

1. Einleitung

Am 30. Januar 2006 unterstützte der Kantonsrat die Parlamentarische Initiative von Thomas Vogel, Ralf Margreiter und Reto Cavegn betreffend kein Zeugnisverweigerungsrecht bei Übertretungen, die im Ordnungsbussenverfahren geahndet werden mit 104 Stimmen vorläufig.

Die Parlamentarische Initiative verlangt folgende Änderungen des Gesetzes betreffend den Strafprozess (Strafprozessordnung) vom 4. Mai 1919:

§ 129 Abs. 2: Der Zeuge gemäss Abs. 1 kann das Zeugnis nicht verweigern, wenn es sich bei der Straftat ausschliesslich um eine Übertretung handelt, welche im Ordnungsbussenverfahren geahndet wird.

§ 134 Abs. 2: In Fällen von § 129 Abs. 2 ist ein vorläufiger Verhaft nicht möglich.

2. Bericht der Kommission für Justiz und öffentliche Sicherheit an den Regierungsrat

Mit Beschluss vom 6. Februar 2006 hat der Kantonsrat die Parlamentarische Initiative KR-Nr. 297/2005 betreffend kein Zeugnisverweigerungsrecht bei Übertretungen, die im Ordnungsbussenverfahren geahndet werden, gestützt auf § 26 des Kantonsratsgesetzes an die Kommission für Justiz und öffentliche Sicherheit zu Bericht und Antrag überwiesen.

Die Kommission überwies mit Schreiben vom 12. Dezember 2006 dem Regierungsrat das Ergebnis ihrer Beratungen zur Parlamentarischen Initiative mit einem erläuternden Bericht zur Stellungnahme gemäss § 28 des Kantonsratsgesetzes.

Die Kommission nahm die Beratungen an ihrer Sitzung vom 30. Mai 2006 auf, an welcher Erstunterzeichner und Kommissionsmitglied Thomas Vogel einen Änderungsvorschlag präsentierte. Am 27. Juni 2006 beschloss die Kommission, Stellungnahmen beim Polizeidepartement der Stadt Zürich, bei der Statthalter-Konferenz, der Oberstaatsanwaltschaft und beim Obergericht des Kantons Zürich einzuholen sowie ein Kurzgutachten bei Prof. Dr. Donatsch in Auftrag zu geben. Am 29. August 2006 wurde eine Subkommission eingesetzt, um anhand der eingegangenen Stellungnahmen und des Kurzgutachtens einen Vorschlag für das weitere Vorgehen zu erarbeiten. Diese

reichte der Kommission am 14. November 2006 einen Gegenvorschlag mit Bericht ein, welchen die Kommission an ihrer Sitzung vom 5. Dezember 2006 beriet.

Die Kommission beschloss anlässlich dieser Sitzung vorläufig, die Parlamentarische Initiative nicht definitiv zu unterstützen. Sie beschloss ferner, dem Regierungsrat zwei Varianten für einen allfälligen Gegenvorschlag zur Stellungnahme vorzulegen.

Die Parlamentarische Initiative

Parlamentarische Initiative verfolgt gemäss ihrer Begründung hauptsächlich das Ziel, dass sich notorische Delinquenten nicht regelmässig erfolgreich einer Verkehrsbusse entziehen können. Die Kommission ist jedoch zur Auffassung gelangt, dass sich dies mit der vorgeschlagenen Lösung nicht erreichen lässt.

Ausgangspunkt ist die Aufhebung des Zeugnisverweigerungsrechts bei Übertretungen, die im Ordnungsbussenverfahren geahndet werden können, durch den vorgeschlagenen § 129 Abs. 2 StPO.

Der Halter eines Fahrzeugs kann jedoch nur als Zeuge einvernommen werden, wenn Beweismittel wie z. B. ein Foto vorliegen, auf dem ersichtlich ist, dass jedenfalls nicht er die Übertretung begangen hat. Gestützt auf den geltenden § 15 des Verkehrsabgabengesetzes ist es nun die Pflicht des Halters, der Polizei Auskunft zu geben, wer das Fahrzeug geführt oder wem er es überlassen hat. Bis hierhin würde die eingereichte Fassung der Parlamentarischen Initiative ihr Ziel erreichen.

Schwieriger präsentiert sich indessen die Situation, wenn der Fahrzeughalter selbst der Täter gewesen sein könnte, sich dazu aber nicht äussert. Im Gegensatz zum Zeugnisverweigerungsrecht, welches ein prozessrechtliches Institut der Kantone ist, ist das Aussageverweigerungsrecht des Angeschuldigten durch die EMRK geschützt. Ein Änderungsvorschlag des Erstunterzeichners sah deshalb die Lösung vor, dass dann, wenn die Strafverfolger dem Halter das Delikt – zum Beispiel durch Fotos, Zeugenaussagen oder andere Beweismittel – nicht nachweisen können, das Verfahren definitiv eingestellt werden müsste. Nun wäre aber der Halter in einem neuen Verfahren gegen Unbekannt gemäss § 15 des Verkehrsabgabengesetzes als Zeuge verpflichtet, bekannt zu geben, wer das Fahrzeug geführt bzw. wem er es überlassen hat. Lediglich das Zeugnisverweigerungsrecht, zu dessen Gunsten ein Vorbehalt besteht, kann ihn davon entbinden. Und genau dies wäre gemäss der Parlamentarischen Initiative in Zukunft nicht mehr möglich, da das Zeugnisverweigerungsrecht im Ordnungsbussenverfahren

nicht mehr geltend gemacht werden könnte. Der schweigende Halter könnte demzufolge wegen der Verweigerung einer Zeugenaussage ohne gesetzlichen Grund bzw. wegen Ungehorsams gegen eine amtliche Verfügung gebüsst werden. Dieses Verfahren würde vor dem Einzelrichter am Bezirksgericht stattfinden und entsprechende Kostenfolgen nach sich ziehen. Der Anreiz, selbst eine geringfügigste Parkbusse von Fr. 40 nicht zu bezahlen, dürfte unter diesen Umständen wirksam entfallen.

Diese Konzeption scheidet jedoch gemäss dem Gutachten von Prof. Dr. Donatsch dann, wenn der ehemalige Angeschuldigte, der nun als Zeuge einvernommen würde, weil er durch die definitive Einstellung des Verfahrens gegen ihn kein erneutes Verfahren zu befürchten hat, zugibt, selbst gefahren zu sein. Er würde somit kein Zeugnis verweigern, sondern die Täterschaft benennen, nämlich seine eigene. Da das Verfahren gegen ihn aber nicht mehr aufgenommen werden kann, ginge er straffrei aus. Selbst die Auflage der Verfahrenskosten wäre gemäss Prof. Dr. Donatsch nicht zulässig.

Diese gesetzgeberisch im Rahmen des kantonalen Prozessrechts nicht zu stopfende Lücke liess die Kommission zum Schluss kommen, dass es keine prozessuale Möglichkeit gibt, dem beabsichtigten Zweck der Parlamentarischen Initiative entsprechen zu können. Stattdessen, so entschied die Kommission, wären alternative Lösungen zu suchen. Zu diesem Zweck setzte die Kommission eine Subkommission ein, welche mögliche Gegenvorschläge ausarbeitete.

Mögliche Gegenvorschläge der Kommission

Da dem Bund die alleinige Kompetenz zukommt, Vorschriften über den Strassenverkehr aufzustellen, wozu z. B. auch der Erlass von Strafbestimmungen und Bestimmungen über Administrativmassnahmen gehören, ist eine Grundlage im Bundesrecht via Standesinitiative anzustossen.

Die Kommission unterstützt es deshalb, einen Gegenvorschlag auf Einreichung einer Standesinitiative gestützt auf Art. 160 Abs. 1 der Bundesverfassung in Verbindung mit Art. 59 lit. b der Kantonsverfassung in Form eines ausgearbeiteten Entwurfs zu prüfen.

Variante 1

Als Gegenvorschlag Variante 1 unterbreitet die Kommission dem Regierungsrat folgende Änderungen des Strassenverkehrsgesetzes (SVG) vom 19. Dezember 1958 zur Stellungnahme:

Art. 17 a SVG:

¹ Wurden mit einem Motorfahrzeug mehr als drei Verstösse gegen Verkehrsvorschriften begangen, die keiner Person zugeordnet werden konnten, kann der Halter für die Dauer von zwei Jahren verpflichtet werden, ein Verzeichnis über die Lenker mit genauen Personen- und Zeitangaben zu führen. Die Verpflichtung kann auch auf andere auf den Halter zugelassene und künftig zuzulassende Fahrzeuge ausgedehnt werden.

² Den Kontrollorganen ist auf Verlangen Einsicht in dieses Verzeichnis zu gewähren.

³ Die Verzeichnisse sind während zweier Jahre aufzubewahren.

Art. 98 a SVG:

Wer die vorgeschriebenen bzw. verfügten Verzeichnisse nicht führt oder sich weigert, den Kontrollorganen darin Einsicht zu gewähren, wird mit Busse bestraft.

Die Kommission erachtet es als sinnvoll, dem Halter gestützt auf den vorgeschlagenen Art. 17 a SVG das Führen eines Fahrtenbuchs als Pflicht aufzuerlegen, falls mit einem Motorfahrzeug mehr als drei Verstösse gegen Verkehrsvorschriften begangen wurden, die keiner Person zugeordnet werden konnten. Die Kontrollorgane können dann bei einem weiteren Verstoß Einsicht in das Fahrtenbuch verlangen, und sofern dieses korrekt geführt ist, den Delinquenten zur Verantwortung heranziehen. Führt der Halter das Fahrtenbuch nicht, nicht korrekt oder verweigert er die Einsichtnahme, ist zwar der Delinquent des Verkehrsregelverstosses nicht ausfindig zu machen, der Halter kann aber für die Verletzung der ihm auferlegten Pflicht gestützt auf den vorgeschlagenen Art. 98 a SVG mit einer Busse belegt werden. Dies erhöht den Anreiz, dass der Halter sein Fahrtenbuch korrekt führt und den Kontrollorganen Einsicht gewährt, damit der Delinquent ermittelt werden kann. Deutschland kennt mit § 31 a der Strassenverkehrszulassungsordnung seit Jahrzehnten eine solche Möglichkeit.

Das Bundesgericht hat in BGE 121 II 273 erklärt, dass ein Chauffeur die Herausgabe des Fahrtenschreibers auch nicht mit dem Hinweis verweigern dürfe, dass er damit möglicherweise selbst seine Bestrafung bewirke.

Die Kommission ist der Ansicht, dass die Auflage eines Fahrtenbuchs unter den genannten Voraussetzungen der künftigen Abwendung von Gefahren bzw. der Aufrechterhaltung der Ordnung im Strassenverkehr dient. Die Massnahme trifft zudem nur diejenigen Halter, mit deren Fahrzeug wiederholt unaufgeklärte Verkehrsregelverstösse begangen wurden. Dadurch bleibt auch der administrative Aufwand verhältnismässig gering. Ferner bleibt der Grundsatz des Aussage- und des Zeugnisverweigerungsrechts unangetastet. Die Massnahme kann einfach und kostengünstig mittels eines handschriftlichen Fahrtenbuchs, in der Lenker und Zeit eingetragen werden, umgesetzt werden; es wäre aber natürlich auch eine digitale Lösung denkbar.

Variante 2

Als Gegenvorschlag Variante 2 unterbreitet die Kommission dem Regierungsrat folgende Änderung des Strassenverkehrsgesetzes (SVG) vom 19. Dezember 1958 zur Stellungnahme:

Art. 16 SVG:

Abs. 1–3 unverändert.

⁴ Der Fahrzeugausweis kann auf angemessene Dauer entzogen werden:

lit. a und b unverändert.

c. solange die aus dem Betrieb des Fahrzeugs entstandenen Verkehrsbussen nicht entrichtet sind.

Als Variante 2 des Gegenvorschlags schlägt die Kommission vor, den Fahrzeugausweis auf angemessene Dauer entziehen zu können, falls die aus dem Betrieb des Fahrzeugs entstandenen Verkehrsbussen nicht entrichtet werden. Diese Lösung betrifft die Fälle, in denen der Delinquent nicht ermittelt werden konnte, darüber hinaus aber auch die Fälle, in denen der ermittelte Delinquent die Verkehrsbusse nicht bezahlt. Diese Massnahme wiegt im Vergleich zur Auflage des Fahrtenbuchs schwerer, da mit dem Entzug des Fahrzeugausweises der Betrieb des Fahrzeugs untersagt wird. Sie kann jedoch wie die Auflage des Fahrtenbuchs durch das Entrichten der Verkehrsbussen vermieden werden.

Auf Grund der oben stehenden Erwägungen zu den beiden Varianten erscheint es der Kommission möglich, sich alternativ für eine Variante als Gegenvorschlag zu entscheiden, aber auch kumulativ beide Varianten in einem Gegenvorschlag zusammenzunehmen, da sich die beiden Varianten nicht auszuschliessen scheinen.

3. Stellungnahme des Regierungsrates

In Anwendung von § 28 des Kantonsratsgesetzes nahm der Regierungsrat am 23. Mai 2007 zum Ergebnis der Beratungen der Kommission zur Parlamentarischen Initiative KR-Nr. 297/2005 wie folgt Stellung:

Vorbemerkungen

Mit der Parlamentarischen Initiative sollen Personen, die im Strafverfahren gestützt auf § 129 Abs. 1 StPO das Zeugnis an sich verweigern können, von diesem Recht ausgeschlossen sein, wenn es um die Verfolgung von Übertretungen geht, die im Ordnungsbussenverfahren geahndet werden. Die Parlamentarische Initiative verfolgt gemäss ihrer Begründung hauptsächlich das Ziel, dass «notorische Verkehrsünder» sich nicht mehr der Bestrafung sollen entziehen können.

Entsprechend der Einladung Ihrer Kommission nehmen wir nachfolgend zu den Varianten 1 und 2 des Gegenvorschlages Stellung, wobei wir uns dabei insbesondere auch an der Frage orientieren, ob und wie damit das mit der Parlamentarischen Initiative verfolgte Ziel erreicht werden kann. Die Varianten 1 und 2 sehen Anpassungen des Strassenverkehrsgesetzes vom 19. Dezember 1958 (SVG; SR 741.01) vor. Weil diese Kompetenz allein dem Bund zusteht, zielen die Varianten auf die Einreichung einer Standesinitiative gestützt auf Art. 160 Abs. 1 BV (SR 101) in Verbindung mit Art. 59 lit. b KV (LS 101) in Form eines ausgearbeiteten Entwurfes.

Stellungnahme zu Variante 1 des Gegenvorschlages

Diese Variante sieht vor, der Halterin oder dem Halter eines Motorfahrzeuges gestützt auf den vorgeschlagenen Art. 17 a SVG das Führen eines Fahrtenbuches als Pflicht aufzuerlegen, wenn mit dem Motorfahrzeug mehr als drei Verstösse gegen Verkehrsvorschriften begangen wurden, die keiner Person zugeordnet werden konnten. Die Missachtung der Pflicht zur Führung des Fahrtenbuches soll gemäss dem vorgeschlagenen Art. 98 a SVG mit Busse geahndet werden.

Wir erachten die Variante 1 grundsätzlich zwar als einen gangbaren Weg, um das mit der Parlamentarischen Initiative verfolgte Ziel erreichen zu können. Was deren Umsetzung betrifft, haben wir jedoch erhebliche Bedenken.

Bei der vorgeschlagenen Regelung bleibt vorerst einmal unklar, ob die Voraussetzung der drei Regelverstösse, die keiner Person zugeordnet werden können, unbefristet gelten soll, insbesondere ob auch bereits verjährte Verstösse erfasst bleiben sollen. Nicht geregelt ist sodann, wem die Kompetenz zukommt, die Halterin oder den Halter zu verpflichten, ein Fahrtenbuch zu führen, und in welchem Verfahren dies geschieht. Die im SVG enthaltenen Bestimmungen betreffend die zuständigen Behörden und das Verfahren (Art. 22 und 23 SVG) müssen deshalb nach unserer Meinung entsprechend ergänzt werden, wobei insbesondere auch zu bestimmen ist, ob die Behörden am Wohnsitz des Halters oder jene am Standort des Fahrzeuges zuständig sein sollen. Denn diese Orte liegen nicht zwingend im gleichen Kanton. Regelungsbedarf auf Bundesebene besteht unserer Ansicht nach bei verschiedenen weiteren Fragen, z. B. was zu geschehen hat, wenn das von Art. 17 a SVG erfasste Fahrzeug die Halterin oder den Halter wechselt. Die Grundelemente der konkreten Ausgestaltung des Fahrtenbuches, das Vorgehen bei Halterinnen und Haltern mit Wohnsitz im Ausland oder bei im Ausland immatrikulierten Fahrzeugen, die regelmässig in der Schweiz verkehren, werden ebenfalls, zumindest auf Verordnungsstufe, zu regeln sein.

Vollzugstechnisch betrachtet gilt es zu bedenken, dass die neue Bestimmung von Art. 17 a SVG nur wirksam umgesetzt werden kann, wenn Verstösse gegen Verkehrsvorschriften, die keiner Person zugeordnet werden können, an eine zentrale, für die ganze Schweiz zuständige Stelle gemeldet und dort registriert werden. Um ein solches Register lückenlos führen zu können, muss bei allen Behörden, die sich mit der Ahndung von Verkehrsregelverstössen befassen, also bei den kantonalen und kommunalen Polizeiorganen, aber auch bei den Justizbehörden aller Stufen, sichergestellt sein, dass entsprechende Meldungen an die Registrierungsstelle erfolgen. Die Registrierungsstelle ihrerseits hat dann beim Vorliegen von drei Meldungen, die das gleiche Fahrzeug betreffen, dies der zuständigen Behörde mitzuteilen, damit diese das in Art. 17 a SVG vorgesehene Verfahren einleiten kann. Die Umsetzung der vorgeschlagenen Regelung ist somit mit einem erheblichen administrativen Aufwand verbunden. Nach unserer Beurteilung muss sodann zur Führung des erwähnten Registers, insbesondere aus datenschutzrechtlichen Gründen, eine ausdrückliche rechtliche Grundlage im Bundesrecht geschaffen werden.

In gesetzestechnischer Hinsicht ist schliesslich darauf hinzuweisen, dass der vorgeschlagene Art. 98 a SVG mit einer Marginalie zu versehen ist, wobei diese «Fahrtenbuch» lauten könnte. Es stellt sich aber auch die Frage, ob die Strafbestimmung von Art. 98 a E-SVG nicht in Art. 99 SVG, der unter der Marginalie «Weitere Widerhandlungen» steht, eingefügt werden sollte.

Aus unserer Sicht kann die vorgeschlagene Bestimmung demnach ohne zusätzliche gesetzgeberische Arbeiten nicht wirksam und befriedigend umgesetzt werden. Der Vollzug der neuen Bestimmung von Art. 17 a SVG ist zudem mit einem erheblichen administrativen Aufwand und dementsprechenden Kosten verbunden.

Stellungnahme zu Variante 2 des Gegenvorschlages

Diese Variante sieht vor, gestützt auf den vorgeschlagenen Art. 16 Abs. 4 lit. c SVG den Fahrzeugausweis auf angemessene Dauer entziehen zu können, wenn die aus dem Betrieb des Fahrzeuges entstandenen Verkehrsbussen nicht entrichtet werden.

Bezüglich dieses Regelungsvorschlages stellt sich vorab die terminologische Frage, was genau unter «Verkehrsbussen» zu verstehen ist, zumal dem schweizerischen Recht dieser Begriff nicht bekannt ist. Damit in der Vollzugspraxis eine rechtsgleiche Behandlung aller sanktionierten Motorfahrzeughalterinnen und -halter gewährleistet ist, müssen nach unserem Verständnis neben den strassenverkehrsrechtlichen Ordnungsbussen auch sämtliche übrigen Bussen darunter fallen, die für Delikte im Strassenverkehr ausgefällt werden.

Im Rahmen der Beurteilung der fraglichen Regelungsvariante darf nicht unberücksichtigt bleiben, dass der Bussenvollzug bedingt durch die im Schweizerischen Strafgesetzbuch (StGB; SR 311.0) auf Anfang dieses Jahres eingeführten Möglichkeiten nachträglicher Begehren (z. B. auf Überprüfung der Bussenhöhe oder auf Umwandlung der Busse in gemeinnützige Arbeit) variantenreicher und komplexer geworden ist. So stellt sich nur schon die Frage, in welchem Vollzugsstadium eine Busse im Sinne von Art. 16 Abs. 4 lit. c SVG als «nicht entrichtet» zu gelten hat und den Fahrzeugausweistzug auslöst.

Um eine lückenlose Anwendung von Art. 16 Abs. 4 lit. c SVG zu gewährleisten, müssen alle bereits vorne erwähnten Behörden, die mit der Ahndung von Verkehrsregelverletzungen befasst sind, aber auch die jeweiligen Vollzugs- und Inkassoabteilungen sicherstellen, dass sämtliche für einen Fahrzeugausweistzug in Betracht fallenden Bussen bzw. deren (nachträgliche) Bezahlung der für den Entzug des Fahrzeugausweises zuständigen Behörde gemeldet werden. Als Anschauungsbeispiel sei hier die Stadtverwaltung Winterthur angeführt: Nur schon aus deren Bereich (Ordnungsbussenzentrale und Polizeirichteramt) ergäben sich auf dieser Grundlage mehrere tausend Meldungen pro Jahr.

Es stellt sich sodann die Frage, wie bei der vorgeschlagenen Administrativmassnahme eine Gleichbehandlung bei Halterinnen und Haltern mit Wohnsitz im Ausland oder bei im Ausland immatrikulierten Fahrzeugen rechtlich und praktisch durchgesetzt werden kann, wenn in der Schweiz erwirkte Bussen nicht bezahlt werden. Offen ist und daher zu regeln wäre auch, ob und inwiefern die Halterin ihr oder der Halter sein Fahrzeug während der Entzugsdauer verkaufen könnte sowie ob der Halterin oder dem Halter mit Fahrzeugausweisentzug die Immatrikulation eines anderen oder neuen Fahrzeuges in der Entzugszeit verwehrt wäre.

Die vorgeschlagene Bestimmung würde das für den Entzug des Fahrzeugausweises zuständige Strassenverkehrsamt vor praktisch kaum zu lösende Vollzugsschwierigkeiten stellen. Im Bericht der Subkommission Ihrer Kommission vom 12. November 2006 ist unter Ziff. 3.2. unter anderem die Aussage enthalten, dass die vorgeschlagene lit. c von Art. 16 Abs. 4 SVG an die bestehende lit. b anknüpfen würde. Diese Aussage ist insofern zu relativieren, als insbesondere der Vollzug sehr viel schwieriger wäre als bei der bestehenden lit. b. Dies betrifft vor allem die Bestimmung der angemessenen Dauer des Fahrzeugausweisentzuges, die beim vorgeschlagenen Art. 16 Abs. 4 lit. c SVG kaum objektiven Kriterien zugänglich ist und zu vielen Rechtsmittelverfahren mit zudem höchst ungewissem Ausgang führen dürfte. Denn es besteht ein wesentlicher Unterschied zum Entzugsgrund der Nichtbezahlung von Verkehrsabgaben oder -gebühren von Art. 16 Abs. 4 lit. b SVG. Dieser Entzugsgrund wird nämlich durch Art. 11 Abs. 2 SVG ergänzt, der zusätzlich die Verweigerung eines neuen Fahrzeugausweises vorsieht, bis die Verkehrsabgaben oder -gebühren bezahlt sind. Somit bietet die Bestimmung der Entzugsdauer beim bestehenden Art. 16 Abs. 4 lit. b SVG in Verbindung mit Art. 11 Abs. 2 SVG nur wenig Probleme, indem der Entzug grundsätzlich erst bei Bezahlung der Verkehrsabgaben oder -gebühren aufgehoben wird. Eine solche Regelung ist bei der vorgeschlagenen Variante 2 nicht vorgesehen und wäre wohl auch unverhältnismässig, namentlich wenn es lediglich um nicht bezahlte Parkbussen ginge.

Variante 2 ist auf Grund der vorstehenden Überlegungen, ähnlich wie Variante 1, mit einem erheblichen Vollzugaufwand verbunden und bedarf weiterer gesetzgeberischer Regelungen. Zusätzlich stellen sich jedoch die dargelegten, kaum zu lösenden Vollzugsprobleme im Zusammenhang mit der Festsetzung der angemessenen Entzugsdauer. Aus letzterem Grund erachten wir die Variante 2 bereits im Grundsatz als eine nicht geeignete, und unter Umständen auch nicht verhältnismässige Lösung.

Zusammenfassung

Auf Grund der vorstehenden Ausführungen können wir weder Variante 1 noch Variante 2 des Gegenvorschlages zustimmen. Abgesehen von den zu Variante 2 bereits im Grundsatz geäusserten Bedenken besteht unseres Erachtens bei beiden Varianten einerseits ein wesentlicher zusätzlicher Regelungsbedarf. Andererseits sind beide Varianten mit einem erheblichen administrativen Aufwand und dementsprechenden Kosten verbunden, was uns zur Erreichung des mit der Parlamentarischen Initiative verfolgten Zieles nicht gerechtfertigt erscheint. Letzteres umso mehr, als auf Grund der Begründung der Initiative davon auszugehen ist, dass es um «notorische Verkehrssünder» geht, anzahlmässig somit wohl letztlich doch nur um wenige Einzelfälle.

Eine jedenfalls administrativ wohl weit einfacher handhabbare Lösung würde darin bestehen, im Strassenverkehrsgesetz, analog zu den Bestimmungen über die Haftpflichtversicherung, die Fahrzeughalterin oder den Fahrzeughalter strafrechtlich ins Recht zu fassen, wenn mit deren oder dessen Fahrzeug eine Übertretung begangen wird, die im Ordnungsbussenverfahren hätte erledigt werden können, und die Täterschaft durch die Strafverfolgungsbehörden nicht ermittelt werden kann. Bei einer solchen Regelung würde die Halterin oder der Halter jedoch unter Umständen für ein Fehlverhalten bestraft, für das sie oder er nicht verantwortlich ist, sodass das dem schweizerischen Strafrecht zu Grunde liegende Schuldprinzip durchbrochen würde. Im Weiteren würde auch die strafprozessuale Maxime betreffend die Beweislastverteilung umgestossen, indem nicht der Staat einer Person strafbares und schuldhaftes Verhalten nachzuweisen, sondern die Halterin oder der Halter ihre bzw. seine Unschuld zu beweisen hätte. Es ist nach unserem Dafürhalten deshalb äusserst fraglich, ob die dargelegte Lösung rechtlich einwandfrei zu verwirklichen wäre.

Der Vollständigkeit halber möchten wir im Übrigen darauf hinweisen, dass im Nationalrat am 23. März 2006 ein Postulat eingereicht worden ist, mit dem der Bundesrat im Wesentlichen beauftragt wird, die rechtlichen Möglichkeiten aufzuzeigen, mit denen gerade den in der Begründung der Parlamentarischen Initiative dargelegten Problemen begegnet werden kann (Postulat 06.3119; Vreni Hubmann). Der Nationalrat hat das Postulat am 23. Juni 2006 überwiesen, wobei auch der Bundesrat dessen Annahme beantragt hatte.

4. Antrag der Kommission für Justiz und öffentliche Sicherheit

An der Sitzung vom 12. Juli 2007 nahm die Kommission die Stellungnahme des Regierungsrates zur Kenntnis. Mit Blick auf die Verhältnismässigkeit gesetzgeberischer Aktivitäten und die Erfolgsaussichten möglicher Vorschläge für eine Standesinitiative aus den Reihen der Kommission bzw. des Kantonsrates sowie der Tatsache, dass auf Stufe Bund mit dem vom Nationalrat überwiesenen Postulat 06.3119 Vreni Hubmann die Problematik bereits vertieft in Bearbeitung ist, empfiehlt die Kommission dem Kantonsrat, die Parlamentarische Initiative KR-Nr. 297/2005 abzulehnen. Weiter verzichtet sie auf das Einbringen eines Gegenvorschlages im Sinne ihres Berichts vom 12. Dezember 2006.